



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Aproveitamento Múltiplo Santa Maria da Serra”, de responsabilidade da Companhia Energética de São Paulo-CESP, realizada em Piracicaba no dia 6 de abril de 1999.

Realizou-se, no dia 6 de abril de 1999, na cidade de Piracicaba, às 19:00 horas, no auditório do Paço Municipal, a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Aproveitamento Múltiplo Santa Maria da Serra”, de responsabilidade da Companhia Energética de São Paulo-CESP. Depois de cumprimentar a todos, o Secretário Executivo do Conselho Estadual do Meio Ambiente, Germano Seara Filho, declarou que tinha a função regimental de coordenar as audiências públicas promovidas pela Secretaria do Meio Ambiente e pelo Conselho e, em nome do Secretário do Meio Ambiente, Deputado Ricardo Tripoli, que, não podendo estar presente, pediu-lhe para representá-lo, saudou as autoridades presentes, em especial, o Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeiting, o Secretário de Estado de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, Antonio Carlos Mendes Thame, o Prefeito do Município de Piracicaba, Humberto de Campos, e o Presidente da Câmara Municipal do Município, Jorge Rodrigues, e deu boas-vindas a todos os interessados que vieram à audiência pública para discutir o EIA-RIMA do projeto de Aproveitamento Hídrico Santa Maria da Serra. Declarou, em seguida, que faziam parte da Mesa Diretora dos trabalhos o próprio Secretário de Estado do Meio Ambiente, a quem estava representando, a coordenadora da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, que se fazia representar por sua assistente Ana Cristina Pasini, e a representante do Conselho Estadual do Meio Ambiente, escolhida entre aqueles que se fizeram presentes, Maria Tereza Mariano. Passou, então, a fornecer as seguintes informações: que as audiências públicas, como o próprio nome indicava, eram eventos públicos em que se discutiam projetos, planos, obras, que podiam causar algum impacto no meio ambiente; que elas existiam para que o projeto de um determinado empreendimento pudesse ser conhecido e pudessem ser ouvidos os interessados, seus anseios, suas expectativas, suas críticas, suas propostas acerca do projeto; que todos, portanto, tinham direito de participar das audiências públicas, que, como eventos públicos, às vezes reuniam muita gente, e, por isso, obedeciam a um certo rito, determinado pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente, para serem produtivas; que a audiência seria organizada em três blocos; que, no primeiro bloco, haveria algumas exposições, sendo uma delas a do empreendedor, ou seu representante, que explicitaria que projeto desejava implementar, no período de tempo de 15 minutos; que outra exposição seria a do representante da equipe consultora, que elaborou o EIA-RIMA, o qual teria direito a 30 minutos para expor os detalhes do projeto, os aspectos técnicos, os eventuais impactos que poderia acarretar ao meio ambiente, as medidas de mitigação propostas para esses impactos; que, ainda nesse bloco, 30 minutos seriam destinados a um representante das entidades ambientalistas cadastradas no Consema, que tinham a obrigação de, antecipadamente, indicar o nome de tal representante, sendo que, para esta audiência, nenhum nome havia sido indicado; que, com a exposição do representante das entidades ambientalistas encerrava-se o primeiro bloco; que se seguia o bloco em que intervinha o plenário, de modo organizado; que, em primeiro lugar, falariam os representantes de entidades da sociedade civil, cada um tendo direito a até 5 minutos; em segundo lugar, as pessoas, até o número de 30, em seu nome pessoal, e não em nome de uma entidade organizada, tendo cada uma direito a até dois minutos para sua intervenção; que, em seguida, os representantes do Consema que se fizeram presentes, teriam também direito a 5 minutos cada um; prevê também esta etapa a manifestação dos parlamentares, deputados ou vereadores que desejarem fazer uso da palavra, não podendo fazerem-se representar; por último, manifestar-se-ão os



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

representantes do Poder Executivo - Secretários de Estado, do Município e, eventualmente, os Prefeitos presentes -, tendo direito cada um a até 5 minutos; que, no terceiro e último bloco, teriam lugar às réplicas ou respostas a serem dadas pelo empreendedor, pela equipe consultora e pelo ambientalista, cada um tendo direito a 10 minutos; que, durante a audiência, o empreendedor, seus representantes, a equipe consultora que faz o EIA-RIMA, seus representantes e, eventualmente, os próprios representantes da Secretaria do Meio Ambiente, todos estariam atentos àquilo que será dito e, no final, no bloco das respostas, no bloco das réplicas, tentarão esclarecer alguma questão eventualmente levantada; que, feito isso, encerrar-se-á a audiência; e, por último, que dando início efetivo aos trabalhos passaria a palavra ao representante do empreendedor, o Diretor de Hidrovias e Desenvolvimento Regional da CESP, Joaquim Carlos Teixeira Riva, que, teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que, pela segunda ou terceira vez, fazia apresentação de um plano que visava basicamente a integração da região de Piracicaba e de Campinas, que se denominava Hidrovia Tietê-Paraná, que fazia a conexão desta vasta e rica região com o Mercosul e com a região oeste, basicamente com o oeste paulista e dos Estados de Goiás, Mato Grosso, Minas e Paraná; que, como todos sabiam, a Hidrovia Tietê-Paraná se encontrava em construção havia vários anos, pois a idéia a seu respeito surgiu em 1941, tendo a primeira barragem ficado pronta em 1967; que somente em 1993, ou seja, há apenas 6 anos, começou-se a fazer um transporte regular de cargas ao longo do Rio Tietê-Paraná a distâncias longas, porque só no ano de 1991 ficou pronta a eclusa de Nova Avanhandava, permitindo a ligação com o Rio Tietê cortando o norte do Paraná; que ela chegou ao Estado de Goiás, através do Plano Brasil em Ação, em janeiro de 1998, ou seja, quando ficou pronta a eclusa de Jupia, o que permitiu, com a integração do tramo do Tietê, o denominado tramo-sul do Paraná, a chegada à Barragem de Itaipu; que a Hidrovia Tietê-Paraná era extremamente jovem, tendo começado em 1993, e que o mundo mostrava que uma hidrovia para se tornar perfeitamente maturada precisava de um período de quinze ou vinte anos; que, embora só tivesse seis anos, esta hidrovia já possuía um tráfego pesado, ao longo de aproximadamente 1.800 km de vias principais e mais 600 km de vias secundárias, penetrando principalmente em Mato Grosso do Sul; que, a partir de 1993, há seis anos, a hidrovia tornou-se uma realidade palpável, começando atualmente a navegação em Cochás, percorrendo o Rio Tietê e chegando a Goiás; que até o ano de 2001/2002 seriam feitos investimentos privados, os quais somarão 850 milhões de dólares, ou seja, a metade dos custos para financiarem portos, indústrias, hotéis, frotas e outros itens mais; que existia uma integração excepcionalmente nítida entre toda a malha viária do Estado de São Paulo, constituída pelo Rio Tietê e por ferrovias, a qual não competia com as demais redes; que, sob o ponto de vista de carga, havia cargas de distâncias curtas, médias e longas, sendo as últimas as mais importantes; que, ao longo do ano de 1995, houve um crescimento médio de 25 a 28% ao ano e, em 1999, com relação a 1998, será dado um salto de 180% com novas cargas dando entrada, principalmente de grãos, farelos, combustíveis, xarope de cana e óleos; que o índice de 1999 seria a somatória de todos os contratos fechados com as indústrias que estavam operando; que existiam mais alguns contratos que começarão a operar no próximo ano, como a Companhia Libra, a Petrobrás e a BR, que acabaram de assinar um contrato para construção de um pólo e uma base de combustível no Estado de Minas Gerais e outra em Botucatu, operando no próximo ano com 500 mil m³ de combustíveis de óleo pesado, diesel e álcool; que também no próximo ano serão dados saltos grandes em combustíveis, grãos e fertilizantes, o que mostrava que a hidrovia estava crescendo bastante; que, na parte à montante, a hidrovia estava em conexão com os Municípios de Santos, São Paulo, Campinas e outras regiões; que a hidrovia estava operando desde 1993 com o Terminal Comercial Quintela, que se



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

localizava em Pederneiras, tinha junção com a bitola larga da Fepasa, hoje Ferrobán, cuja carga se destinava à Campinas e a Santos; que existiam alguns terminais montados ao longo do Rio Tietê, Conchas e Anhembi e que estes três terminais estavam operando basicamente com combustíveis, farelos e grãos, constituindo terminais de portes médio e pequeno, porque o Rio Tietê, pela grande variação de nível, possuía meandros grandes e áreas pequenas para fixação de portos; que, em virtude disso, eram únicos os portos que estavam sendo montados, havendo uma dificuldade maior para uma conexão viária, principalmente com a ferrovia; que a Companhia Torque transportou no ano passado cerca de 400 mil grãos e este ano transportará 600 mil de grãos e 450 mil de álcool, fazendo conexão rodoviária de 14 a 15km em média e pegando a bitola média com relação a Santos; que a somatória desses terminais possibilitava uma capacidade de 3 a 4 milhões de toneladas/ano, razão por que apareceu a idéia de um terminal em Artemis; que este terminal não era, em hipótese alguma, uma idéia velha, mas basicamente o resgate do passado, porque há 40 ou 50 anos atrás havia um transporte regular de carga de café, principalmente entre Pederneiras, Jaú e Artemis, motivo por que havia ainda um leito de ferrovia chegando basicamente a Artemis, onde se pretendia montar um terminal grande, que se vincularia a toda a rede viária que era extremamente densa do lado de Piracicaba, com conexão muito fácil com a região de Paulínia, Campinas e Piracicaba; que a escolha recaía sobre Artemis porque havia uma área grande em que se poderia montar vários terminais; que a estimativa que se fazia era de que, na área de Artemis, caberia pelo menos quatorze terminais semelhantes àqueles montados em Conchas; que, se se pegassem todas as cargas que circulavam basicamente no Estado de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Goiás, haveria hoje uma Artemis e se captariam, pelo menos, 5,5 milhões de toneladas de carga de distâncias consideradas grandes e cujo frete seria cerca de 20 a 25% menor que aquele atualmente praticado; que, por meio de uma pesquisa feita, o IPT chegou à conclusão de que existia uma tendência nítida de que 70% de todas as cargas da Hidrovia Tietê-Paraná convergiriam para Piracicaba, ou seja, convergiriam para Artemis, o terminal que iria fornecer o frete mais barato; que estudos feitos pela CESP eram basicamente pontuais, havia uma equipe que constantemente realizava essas pesquisas, mostrava o potencial de Artemis se estivesse montado, cerca de 2,0 milhões de m³/ano de derivados de petróleo, 800 mil m³/ano de álcool, 600 mil toneladas/ano de calcário e fertilizantes, principalmente para Mato Grosso do Sul; que uma recente pesquisa mostrou que essa região, entre Piracicaba e Campinas, possuía um tráfego para o Mercosul de 2.500 containers/mês; que a conexão viária do Rio Piracicaba com a Hidrovia do Piracicaba, Tietê e Paraná se vincula à malha rodovial e ferroviária que une exatamente Campinas, São Paulo, Santos, formando um corredor que, junto com o Terminal de Artemis, que, montado, transportaria 8 a 9 milhões de toneladas/ano; que havia a possibilidade de a Prefeitura Municipal de Piracicaba e a Cooperativa instalarem um pólo hidro-industrial, em estudo pela CESP, o qual, no prazo de 10 anos, não em um ano ou dois, receberá investimento da ordem de 600 ou 700 milhões de dólares; que, se esta barragem for iniciada hoje, ela estará pronta em 2 anos e meio, embora o início do retorno começasse a se dar no período de 4 a 5 anos, pois se tratava de um projeto não de curtíssimo prazo, mas de médio a curto prazo; que a Hidrovia Tietê-Paraná, encontrava-se conectada com o Médio e o Baixo Paraná, o que permitia sair-se de Conchas e se chegar à Barragem de Itaipu e dela sair a jusante com comboios grandes até Buenos Aires; que, para se ter uma idéia nítida de quão basicamente importante era essa hidrovia, apenas em um trecho seriam gastos, em 3 anos, 270 milhões de dólares; que seriam transportados, este ano, desde o Paraguai até Rosário, em Buenos Aires, entre 1,2 e 1,5 milhões de toneladas de soja e se esperava que ainda este ano se começasse o transporte de contêiner; que o Terminal de Artemis era fundamental para este processo, porque será



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

um pólo concentrador e irradiador de cargas e um pólo industrial de expressão excepcionalmente grande, talvez o maior pólo industrial a ser criado ao longo dos Rios Tietê e Paraná, porque ficava próximo de uma região rica, densa, com uma renda *per capita* da ordem de 10 a 11 mil dólares enquanto a renda *per capita* do Brasil era a metade disso; que o Terminal de Artemis estaria vinculado não apenas aos Rios Tietê e Paraná, se se pensar o Município de Piracicaba daqui a 5 ou 10 anos, se se pensar o Município de Piracicaba com renda, emprego e indústria, com um crescimento social e econômico; e, por último, que os impactos a serem provocados por esta barragem, tendo em vista os benefícios que serão provocados, era de fácil correção; que os Municípios vizinhos igualmente irão se beneficiar, com a geração de um comércio novo e atividades novas e, à medida que o tempo passava, sem dúvida alguma, surgiriam novos pólos industriais e de turismo ao longo de todos os outros Municípios. Em seguida, fez uso da palavra o Eng^o Décio Freire, representante da Umbar-Urbanismo, Meio Ambiente e Habitação, empresa que elaborou o EIA/RIMA, que teceu as seguintes considerações: que, em seu nome pessoal e com certeza em nome de toda a equipe que participou desse estudo, declarava que a meta de todos eles era desenvolver um trabalho com seriedade, com competência, a ponto de poder ser passado para a comunidade, ser discutido, ser colocado à disposição pública, o que seguramente possibilitava um retorno e uma satisfação muito grandes; que se tratava de um empreendimento diferenciado dos demais empreendimentos associados a barramentos de rios e à construção de reservatórios, na medida em que se associava ao modal de transporte de produtos e a uma rodovia, como se tratasse, efetivamente, do prolongamento ou da extensão dessa rodovia; que se estava falando de uma barragem de pequenas dimensões, de uma área de afogamento, de alagamento, e da criação de um reservatório pequeno, porque não estava associada à geração de energia, embora ela pudesse ser um dos objetivos futuros; que, inicialmente, foi definido um Termo de Referência para esse estudo e feita a análise ambiental de algumas alternativas que se apresentaram viáveis e passíveis de extensão da hidrovia; que se estudaram algumas alternativas sob o ponto de vista ambiental, como a ampliação do Terminal de Santa Maria, as ampliações dos tramos que percorriam os Rios Tietê, Anhembí, Conchas e Inhumas, chegando a navegação até Salto; que havia um plano antigo, já desenvolvido há muitas décadas, que incluía a própria alternativa do Terminal de Artemis, considerada a mais viável, e a extensão da Hidrovia Transense Modal de Transporte até Corumbataí; que alguns impactos ambientais sensíveis eram constatados neste tramo do Rio Tietê, pela sua sinuosidade, pelo fato de a navegação ser difícil, principalmente na área próxima a essa região, pela necessidade de construir-se vários barramentos, alagarem-se áreas muito extensas e interferir-se com usos urbanos muito significativos, com distúrbios de grande ordem para a população; que a ampliação do Terminal de Santa Maria da Serra apresentava restrições de ordem técnica e física que impediam a implantação de um terminal de grande porte, devido às questões ligadas à batimetria topográfica da própria área, o que colocava Artemis como uma alternativa menos impactante, mais viável, principalmente do ponto de vista de mitigação e compensação dos impactos, obtendo-se benefícios sócio-econômicos significativos; que o Relatório Ambiental Preliminar deste empreendimento foi objeto de audiência pública realizada aqui em Piracicaba, quando se discutiu a barragem propriamente dita, ou seja, sua escavação e execução, a interrupção desse rio para formação e enchimento do reservatório, a construção de um pequeno canal de 200m de comprimento, gerando um volume de 200mil m³ de terra a ser disposto para facilitar a navegação nesse trecho; que o empreendimento vivenciado nessa fase era a execução da barragem ou o enchimento do lago e o Canal de Samambaia, atrelado, associado e decorrente desse empreendimento; que se teve a oportunidade de conhecer a execução de pólo turístico e de um



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

terminal intermodal, multimodal, e de um pólo industrial no Distrito de Artemis; que estes empreendimentos foram analisados no Estudo de Impacto Ambiental e contemplados seus possíveis impactos associados; que todo Estudo de Impacto Ambiental estudava tradicionalmente uma área de influência regional, que extrapolava a área física do empreendimento, e eram consideradas áreas de influência indireta e de influência direta; que a área de influência regional foi definida pela Bacia Hidrográfica do Rio Piracicaba e envolvia uma área de 59 municípios, uma população da ordem de 4 milhões de habitantes, uma extensão que correspondia a 6% da área do Estado, com investimentos em planejamento da ordem de 8,3 milhões de reais; que essa área de influência regional envolvia uma região extremamente industrializada, com um setor industrial muito forte, muito dinâmico, muito avançado, que era a região de Campinas, Americana e Piracicaba, com a presença de *campus* universitários; que a região era, sob o ponto de vista sócio-econômico, extremamente diversificada, principalmente pelo dinamismo peculiar dentro do cenário atual do Estado e do País; que a área de influência indireta, definida pelo estudo, era aquela que, indiretamente, deverá ser afetada pelo empreendimento, era composta por cinco Municípios e terá os seus territórios afetados pela execução do reservatório propriamente dito; que estes Municípios eram Piracicaba, Águas de São Pedro, São Pedro, Santa Maria da Serra e Anhembi e envolviam uma área de 1.240km e uma população de 340 mil habitantes; que as áreas de influência regional e a área de influência indireta foram estudadas em detalhe, principalmente sob o ponto de vista das suas qualidades físicas, ambientais, bióticas e sócio-econômicas, para que se pudesse correlacionar o barramento e as conseqüências desse empreendimento; que a área de influência direta iria ser efetivamente afetada pelo empreendimento, principalmente em função do alagamento, daquilo que vai se perder, vai ser submerso, vai ser aberta para áreas de bota-fora, áreas de empréstimo, canteiros de obra etc.; que a área diretamente afetada era composta pelo braço, pelo remanso, pelo próprio lago do Reservatório de Barra Bonita, que interagiu com o Rio Piracicaba; que o núcleo de Tanquan era um tradicional núcleo de pescadores na região, que ocupava uma área já anteriormente desapropriada para execução do reservatório de Barra Bonita, e não será afetado pelo empreendimento; que a extensão da área inundada era muito pouco significativa nessa região e praticamente correspondia à área que atualmente se encontrava sob efeito do regime de inundação de subida e descida do nível; que no Distrito de Artemis, estava prevista a execução de um terminal multimodal e o comprometimento de sua pequena área urbana; que o que deverá ocorrer, quando do barramento do rio, será uma situação muito parecida com a que existia atualmente, porém otimizada com esse braço de 40km como meio de transporte; que, nesse setor, ou seja, por ser o final do Rio Piracicaba, ele descia a montante, recebendo seus afluentes, efluentes e cargas de poluição, o que tornava suas águas com qualidade não-adequada; que, portanto, este corpo d'água hoje já apresentava um comprometimento natural, decorrente de fatores externos ao empreendimento e à própria região abrangida por esse rio; que, com a construção do reservatório, com sua implantação, a primeira coisa que se tinha eram perdas de territórios municipais, pois será alagada parte de territórios dos Municípios, em função do enchimento do reservatório, e essas perdas chegavam a menos de 0,1% da área do Município de Anhembi, a 2% do Município de São Pedro e a 1% do Município de Piracicaba; que, no que dizia respeito aos impactos ambientais, a metodologia empregada, já muito usada no Brasil, visava, primeiro, identificar o que podia causar impacto, elaborar uma matriz e, em seguida, constatar quais ações podiam ou não causar esse impacto, e, depois, através de fichas ou de quadros de avaliação, analisar impacto por impacto, quantificá-los e medi-los; que, a partir das conclusões, listou-se a maioria dos impactos identificados, diferenciando-se aqueles de baixa magnitude, reversíveis e com uma significância muito pequena e que decorriam,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

principalmente, do tipo de empreendimento que estava sendo proposto, ou seja, das dimensões da água, das dimensões do reservatório, que, de certa forma, condicionavam sua geração; que um dos impactos era a possibilidade de contaminação de águas subterrâneas, na eventualidade de algum poço submerso pelo reservatório não ter sido tamponado ou selado; que este era um impacto possível de ocorrer, porém, muito fácil de mitigar; que se usou um modelo matemático, um modelo específico para o enchimento do reservatório, mexendo-se com a carga de poluição orgânica, aquela carga que vinha dos esgotos das cidades e das fábricas que se situavam ao longo do reservatório; que, com o uso desse modelo, era possível identificar-se o comportamento durante o enchimento do reservatório, desse braço do Piracicaba, que iria ser muito semelhante ao comportamento que atualmente se verificava no Rio Piracicaba, quando suas águas chegavam em Artemis com uma qualidade ruim e, na medida em que avançava e chegava no Braço de Barra Bonita, entrava no reservatório, sua qualidade melhorava; que esta situação permaneceria durante a fase de enchimento; que, em relação ao assoreamento, o próprio Comitê de Bacias Hidrográficas dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiá estudou em detalhes essa questão; que, trabalhando-se com os resultados do ano de 1998, jogando-os para o cenário de 2010 e 2020, o que foi demonstrado era que iria continuar havendo esse pouco significativo processo de auto-depuração, embora não se pudesse afirmar que as águas do rio melhorariam; que, com relação ao meio biótico, se aplicava o mesmo raciocínio, sendo alguns impactos considerados de baixa magnitude, pouca significância, e associados a qualquer área de inundação, embora outros merecessem maior detalhe, maior avaliação, porque eram impactos associados, principalmente à supressão de vegetação, no caso, à vegetação de terra, de mata, próxima aos rios, e a própria várzea, que interagira com o Reservatório de Barra Bonita, uma área com importância ambiental peculiar, razão por que mereceu um estudo mais detalhado; que, para cada impacto identificado, correspondia uma ação, uma medida que o empreendedor deverá adotar para mitigá-lo, minorá-lo ou revertê-lo; que os estudos desenvolvidos pela CESP e pela equipe consultora identificaram, em termos de fauna, a presença de algumas espécies em extinção, como a lontra e o jacaré-do-papo-amarelo, associadas a estes ambientes e que mereceriam, portanto, um tratamento específico; que as áreas afetadas em termos de vegetação eram de capoeira, capoeirinha e capoeirão, e aquelas associadas às várzeas; que de cerca de 8% da vegetação de toda área de influência indireta do empreendimento, as áreas secas e não- alagáveis, foram obtidos levantamentos por sistema já referenciado e por mapeamento com computador; que o último bloco de impactos que tradicionalmente se estudava eram os impactos do meio sócio-econômico, pois, se se alteravam o meio biótico, a vegetação e a fauna, se alteravam também o meio sócio-econômico, a vida das pessoas e a forma como a região se desenvolvia; que esses impactos eram considerados de grande monta, de grande significância, por afetar diretamente famílias e propriedades; que os impactos sócio-econômicos mais significativos eram a geração de emprego durante a obra, cerca de 1.100 empregos diretos para trabalhadores, 90% dos quais serão atendidos pela região; que os empregos indiretos, por uma estimativa da CESP, seriam gerados em decorrência da obra; que o enchimento do reservatório afetará cerca de 2,23% da área de cana, menos de 0,1% da área de reflorestamento e 1,35% da área de pecuária; que a perda da área urbana não chegava a 1%, considerando-se o núcleo de Artemis que terá alguns lotes afetados, uma quadra e pouco, e alguns loteamentos que se situavam nas margens do reservatório, principalmente nas chácaras de lazer; que seriam afetadas 163 benfeitorias, 83 casas com ranchos de alvenaria, de segunda residência, ranchos de pesca, lotes com algumas benfeitorias, um lote com muro, um lote com uma casa, quatro estabelecimentos comerciais, ranchos de madeira notadamente usados pelos pescadores e dez outras benfeitorias que iam de



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

garagem de barco, ancoradouro e coisas de pequeno porte; que o estudo verificou que 181 famílias deverão ser afetadas diretamente pela execução do reservatório, de cujo total 14 famílias de pescadores pertenciam ao núcleo de Tanquã, 5 outras moravam ao longo do novo reservatório, entre 32 e 35 famílias tinham sítios de lazer e 13 famílias eram moradoras, não-proprietárias, que poderiam perder a moradia e o emprego; que, para cada um desses grupos sociais, para cada uma dessas famílias, correspondia um programa ambiental detalhado; que o último impacto econômico significativo era a indução ao desenvolvimento regional; que os programas ambientais propostos pelo Estudo iriam garantir efetivamente o controle e a mitigação desses impactos; que, com relação ao meio biótico, as medidas de mitigação iam desde a revegetação, ou seja, a reposição das áreas perdidas em termos de cobertura vegetal significativa até medidas de proteção e desenvolvimento dos ecossistemas de transição, das várzeas que iriam formar-se e que se deveria proteger e permitir que se desenvolvessem; que havia a proposta de criação de uma unidade de conservação a ser discutida com a Secretaria do Meio Ambiente, em função da Resolução Conama que estabelecia que 0,5% do valor da obra se destinasse a esse tipo de programa, e o resgate de informação biológica, ou seja, o resgate das sementes das áreas vegetais que serão inundadas; que o monitoramento do que acontecerá no reservatório merecia um programa especial, pois se tratava de monitorar a fauna, que era um atributo ambiental significativo; que o monitoramento da ictiofauna associava-se a qualquer empreendimento dessa natureza; que as medidas de mitigação para a área sócio-econômica eram aquelas associadas aos impactos nesse campo, como a adequação da infra-estrutura social, a instalação de postos de saúde para o aporte de novos trabalhadores e o resgate do patrimônio arqueológico e histórico, pois, apesar de se demonstrar que eles não eram significativos, havia a possibilidade de ocorrência de alguns sítios, a adequação da infra-estrutura, a construção de 10km de vias vicinais, a relocação de 400m de linha de transmissão, indenização de terras e benfeitorias de acordo com os critérios adotados pela CESP e pela legislação, a readequação das atividades de mineração, dos portos de areias, que, em número de 13, deverão sofrer variação das suas atividades em função do nível do reservatório e da alteração do meio; que este empreendimento possibilitaria, através da extensão desse modal de transporte, se chegar a uma região cuja dinâmica sócio-econômica era extremamente significativa em termos nacionais, onde se encontrava em realização cerca de 8,3 bilhões de investimentos; que foram levantados investimentos no setor privado, como concessões em rodovias, investimentos no setor público, como no setor de saneamento, e investimentos privados associados ao comércio, à prestação de serviço e ao setor de indústrias; que este quadro era extremamente compatível com o tipo de projeto proposto, que, efetivamente, incrementava a região com modal de transporte, promovendo sua integração; que, pelo exposto e pelas análises realizadas, o estudo concluiu pela viabilidade ambiental do empreendimento, dado que os impactos que ele irá provocar foram considerados de importância e magnitude pouco significativas e, portanto, mitigáveis através da adoção das medidas definidas. Em seguida, fez uso da palavra a representante do Coletivo das Entidades Ambientistas, Maria Tereza Mariano, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que quem deveria fazer uso da palavra em nome do Coletivo era o Prof. Marcelo Pereira de Souza, Diretor do Centro de Recursos Hídricos de Ecologia Aplicada da Universidade de São Paulo, *campus* de São Carlos, que analisou o Estudo de Impacto Ambiental, mas, infelizmente, não pôde estar presente; que, na realidade, o Estudo Prévio de Impacto Ambiental era um instrumento de política ambiental que tinha o papel de analisar ou estudar a viabilidade ambiental do empreendimento, abordando, principalmente, dois pontos principais, sua localização e a tipologia; que, na audiência pública do RAP, salientou-se muito a necessidade de



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

estudarem-se as alternativas locacionais, principalmente a do tramo já existente, sua ampliação e suas implicações, mas o Estudo não levou em conta estes aspectos; que o Estudo de Impacto Ambiental se relacionava exclusivamente com o licenciamento da barragem, de uma eclusa mesclada de peixe ou vertedouro, embora induzisse à finalidade do entroncamento multimodal, de pólos industrial e turístico; que a existência de pólos industrial e turístico independia da barragem, pois havia várias barragens no Estado de São Paulo e nem por isso elas estavam vinculadas a esses pólos, além de existirem alguns que estavam às moscas; que, se atendo ao próprio Estudo, volume I, se percebia que a justificativa do empreendimento era o transporte de soja e fertilizante, sendo necessário, no entanto, saber de onde vinham e para onde iam estes produtos, pois este transporte não implicava, necessariamente, na existência de um pólo industrial, dado que se poderia tão somente transportar soja, tão somente transportar fertilizante, e nem por isso ter-se uma fábrica de óleo ou soja no Distrito de Artemis; que, desse modo, não se poderia falar que se iria ter um pólo industrial, simplesmente porque se iria transportar soja, pois o destino desses produtos seria o Porto de Santos; que Barra Bonita não era um pólo turístico, mas um lago como qualquer outro; que o único pólo turístico diferenciado no Estado de São Paulo e que estava gerando muitas divisas era Brotas, e sua razão de ser eram as riquezas naturais; que o meandro que será detonado, se o empreendimento for aprovado, era o último da Bacia do Rio Tietê, eram as últimas várzeas e as últimas lagoas existentes; que o estudo pecava porque, em matéria de alternativas, uma página e meia não davam para esclarecer se a alternativa Piracicaba era a melhor, era a mais viável; que o Estado terá que investir muito mais, porque não existiam os modais nem estrada decente nem ferrovia; que havia pessoas na platéia que estavam acostumadas a andar no rio e sabiam que nem um barquinho de calado para 2m conseguiria passar na parte mais profunda do Rio Piracicaba, na região da barragem; que sabiam também que o assoreamento não era pouco, não era insignificante, mas, sim, significativo; que havia um assoreamento drástico, uma poluição drástica, não se podia colocar os carros na frente dos bois, pois não havia mata conservada, não havia nada; que 1.680 hectares de várzea e matas seriam afogadas, o que não era pouco e que, portanto, não se podia tratar o meio biótico dessa forma leviana; que estava mudando o século, passando-se para uma nova era e se discutindo ainda o que era o desenvolvimento sustentável; que se falava de emprego, postos e tributos, mas a barragem não iria gerar tributos, mas o que os geraria seria a implantação de indústrias; que, entretanto, não adiantava implantar pólo industrial ou pólo turístico sem se ter uma indústria no local, pois as variantes eram as mais diversas, independiam de hidrovia e modais; que a indústria, hoje, requeria uma série de requisitos, sendo muito mais complexa sua implantação; que, apesar de haver distrito industrial em Descalvado e em São Carlos, não houve geração de emprego direto, e um exemplo disso era a Volkswagen, que havia gerado apenas 100 empregos em São Carlos; que, em Pederneiras e em Conchas, a Hidrovia Tietê-Paraná era subutilizada e que não poderia haver ilusões a seu respeito; que também não deveria ser encarada de forma tão leviana a supressão de 1.680 hectares de vegetação de várzea, distribuída ao longo do Rio Piracicaba, com destaque na curva de Samambaia, Tanquan e arredores; que talvez se devesse investir no turismo a partir das belezas naturais existentes no local; que as áreas de proteção permanente também deveriam ser desapropriadas e que não se tinha certeza de que seriam reflorestadas, porque a maior dificuldade que se enfrentava no Conselho Estadual do Meio Ambiente era obrigar os empresários a implementarem as medidas mitigadoras; que se estava estudando a viabilidade ambiental e econômica de um empreendimento de custo altíssimo, num momento de crise nacional, num momento de crise do Estado, num momento em que a CESP estava sendo privatizada e não se tinha certeza de quem ficaria com a obra, qual a responsabilidade do



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

empreendedor com essas áreas de preservação permanente; que as áreas onde ocorreria a supressão tinham de ser reflorestadas no mínimo quatro anos antes de se fechar o lago; que eram três os pontos sobre os quais se precisava obter esclarecimentos sobre as alternativas locais, pois uma única página do Estudo não permitiria que se concluísse ser Piracicaba a melhor alternativa; que, sem dúvida alguma, o pólo turístico seria bem vindo, independentemente da barragem, desde que possuísse viabilidade ambiental; que haverá 1.100 empregos na época da formação da barragem, mas era bom lembrar que era o peão barrageiro quem fazia barragem e que, portanto, não seria aproveitada a mão-de-obra da região que não era especializada em barragem; que o impacto social na cidade de Santa Maria da Serra seria extremamente alto e esperava que as autoridades estivessem cientes disso; que o Distrito de Artemis era inviável ambientalmente frente aos impactos reais positivos, quais sejam, a existência de um pólo industrial e outro turístico e de um intermodal; que gostaria de ver a Hidrovia Tietê-Paraná funcionar a todo o vapor, pelo menos 1/3 dela; que não sabia se a sociedade piracicabana e seu entorno sabiam das consequências de um desenvolvimento na perspectiva que estava sendo exposta, pois ela ainda não tinha parado para pensar; que, juntamente, com técnicos da USP, analisara, madrugada adentro, o documento oficial que seria encaminhado ao DAIA; que ninguém era leviano a ponto de ser contrário ao desenvolvimento, mas se estava num momento de incerteza, em que não se sabia para que lado caminhava a CESP; que era dito no Estudo o que iria ser transportado, dando-se como certa a implantação do pólo industrial, e não se tinha a certeza de que isso iria acontecer, e que, no entanto, não se podia trabalhar com incertezas; que o Estudo, portanto, referia-se apenas à barragem, à eclusa e à escada de peixe; que pedia para todos saírem de suas casas e irem até o local, visitarem as fazendas que irão ser alagadas, pois as pessoas que fizeram a análise da vegetação não puseram o pé no barro, não pegaram amostras do material, não viram o que existia. Fez uso da palavra, em seguida, Carlos Alberto Hailer Bocuhy, na condição de representante do Coletivo das Entidades Ambientistas Cadastradas no Consema, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que sua preocupação com relação à hidrovia Tietê-Paraná era tratar-se de uma hidrovia, de um projeto hidroviário, num País que carecia de uma matriz energética e de transporte mais consistente, mais viável, mais moderna, mais contemporânea e mais progressista; que se estava falando apenas de uma barragem que iria inundar uma várzea de 15 km de extensão, o que era importante, levando-se em conta a necessidade de compatibilizar o desenvolvimento e a preservação do meio ambiente; que se posicionava favorável à manutenção dessa várzea de 15 km do Rio Piracicaba que seria submersa com esse empreendimento; que, levando-se em conta os ensinamentos do educador Paulo Freire, se deveria livrar-se da falsa generosidade, aquela promessa que embrulhava muito bem alguma coisa para a sociedade, mas que, quando se voltava para ela, quando se debruçava sobre ela, percebia-se que se tratava apenas de um pequeno engodo para a sociedade; que talvez se estivesse diante dessa realidade, pois se poderia iniciar a Hidrovia Tietê-Paraná em Santa Maria da Serra, e não submergindo a última várzea do Rio Piracicaba; que acreditava não ter sido a Hidrovia Tietê-Paraná objeto sequer de um planejamento estratégico na área de transportes e que, portanto, era verdadeira a afirmação de Maria Tereza Mariano de que se tratava de um empreendimento virtual, porque existia apenas no papel; que os detalhes colocados no EIA/RIMA confirmavam esta hipótese, quando eles se referiam ao transporte voltado para Santos, e que, deste modo, estava sendo dada continuidade a uma obra rodoviária e, não, hidroviária, que transformasse o sistema de transporte num transporte sustentável; que era quase impossível retratar-se em um mapa a beleza natural existente em Santa Maria da Serra; que, atualmente, a obrigação da sociedade era defender os interesses difusos, isto é, o bem disponível, a



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

água, um rio com seu regime de fluência natural, e não interferir neles, como se procedia atualmente; que seria motivo de reflexão a perspectiva humana que embasava este empreendimento, na medida em que ele provocava alagamentos, pois só em uma das fazendas que ele havia visitado, a de Ribeirão Prainha, iriam ser alagados 300 hectares de mata de várzea rica; que ele havia adentrado essa mata e constatado sua rica biodiversidade, aspecto este que não era contemplado pelo EIA/RIMA; que era na perspectiva da terra exaurida e arenosa que o Estado de São Paulo estava caminhando hoje, para a perda do solo produtivo, e o que era pior, alagava as poucas áreas aonde ainda existia biodiversidade, diminuindo a capacidade de sobrevivência da sociedade num futuro; que, quando se fazia uma obra, como essa barragem, se construía um monumento dentro do rio, o qual seria visto pelas pessoas daqui a milhares de anos, até que alguém tentasse demoli-lo com o intuito de que o rio seguisse seu curso natural, como acontecia atualmente nos Estados Unidos; que esse monumento desnecessário, a que se chamava de progresso, seria construído por 1.100 homens e traria uma série de impactos para essas comunidades, pelo fato de contratar-se esta quantidade de barrageiros e colocá-los na cidade pacata de Santa Maria da Serra, o que perturbaria sua pacata vida comunitária; que esses impactos deviam ser dimensionados do ponto de vista sócio-econômico e sócio-ambiental; que era preciso dimensionar a defesa dos interesses difusos pela ânsia e necessidade de progresso; que o Brasil e o mundo viviam atualmente uma sensação de miserabilidade, trazida pela falta de emprego e falta de progresso; que não se devia tomar a decisão errada, investir no empreendimento absurdo que iria apenas submergir o patrimônio natural, sendo que essa hidrovia poderia iniciar-se em Santa Maria da Serra; que o homem, através da história, deixou de ser bípede para ser quadrúpede, porque se movimentava sobre quatro rodas, e que essa matriz energética era uma matriz sobre quatro rodas e que a mudança da matriz energética não era por esse caminho, mas, sim, através do planejamento e com cautela. Manifestou-se, em seguida, a representante da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Ana Cristina Pasini da Costa, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que achava um privilégio se contar com público bastante informado e habituado a interferir nos acontecimentos da região; que esse empreendimento estava passando por um processo de licenciamento na Secretaria do Meio Ambiente que se iniciou com a apresentação de um Relatório Ambiental Preliminar-RAP, solicitado pela equipe técnica do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, e com a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental; que, antes disso, o empreendedor apresentou um Plano de Trabalho, plano este submetido à avaliação do DAIA, de uma Câmara Técnica do Consema e discutido, aqui, na cidade de Piracicaba, numa audiência pública; que, com base em todos esses subsídios, foi emitido pela equipe do DAIA um termo de referência, o qual foi respeitado e utilizado pelo empreendedor para elaborar o EIA/RIMA; que se estava na fase do licenciamento ambiental e que os subsídios produzidos por esta audiência pública serão utilizados para ajudar a equipe do DAIA a avaliar o Estudo de Impacto Ambiental e, em decorrência, a viabilidade ambiental do empreendimento; que esta audiência não era deliberativa e que a equipe técnica do DAIA presente registrava todos os dados que considerava pertinentes, para levá-los em consideração por oportunidade da elaboração do parecer conclusivo; que, mesmo que algumas das questões colocadas não fossem respondidas, porque o tempo dado para isso era relativamente pequeno, elas seriam incorporadas e consideradas pela equipe do DAIA na elaboração do parecer técnico. Passou-se àquela fase em que se manifestam os representantes da sociedade civil, tendo feito uso da palavra Benedito Augusto de Moura, representante do jornal *Gazeta Regional*, Romildo Campelo, representante da FIESP no Conselho Estadual de Meio Ambiente-Consema, Esther Rocha,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

representante do Diretório Municipal do PT; Odilon dos Santos Braga, representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos; Francisco Carlos Castro Larosse, representante do Consórcio Intermunicipal das Bacias dos Rios Piracicaba e Capivari; Juan Antonio Moreno Sebastianes, representante do Partido Verde de Piracicaba; Katia Del Monte, representante da Associação dos Docentes da Universidade Metodista de Piracicaba; Pedro Katayama, representante do Conselho Coordenador das Entidades Cíveis de Piracicaba; Ari Vicente Fernandes, representante da Faculdade de Arquitetura da PUC; Céli Turi, representante da Associação dos Moradores e Amigos do Distrito de Artemis; Luciano Verdade, representante da Sodemap; Maria da Glória Silveira Neto, representante da Sociedade Amigos do Museu de Moraes; Francisco Henrique Konejo Servelo, representante da Associação Ecológica de Proteção Ambiental; Virgílio Viana, representante do Comdema; José de Carvalho Tedesco, Presidente da Copervap; e Crisalida Rodrigues Garcia, representante da Associação Brasileira de Ecólogos, que teceram, entre outras, as seguintes considerações: que havia um provérbio chinês que dizia o seguinte: uma viagem de 1.000 milhas começa com o primeiro passo e, enquanto não se der o primeiro passo, essa viagem não começa; que um general francês, chamado Charles de Gaulle, disse que os grandes homens sempre passaram por cima de cadáveres; que outro provérbio chinês dizia que a única coisa constante em toda a história era a mudança; que, acreditando nessas idéias, entendia que, se fosse necessário, se derrubaria futuramente essa barragem para reativar a sua vida biológica, e que o futuro era quem decidiria; que era favorável à construção da barragem, porque ela era o primeiro passo e era preciso criar este evento, este acontecimento que se chamava Barragem Santa Maria; que ninguém criaria indústria, criaria isso ou aquilo se não se fosse atrás de alguma coisa; que nenhum empresário investiria em alguma indústria ou em pedalinhas no rio, se não existisse algo em que pudesse acreditar e confiar; que, se não se buscarem alternativas de desenvolvimento, de emprego, de possibilidades, se estagnaria a cultura da cana-de-açúcar, que foi o grande impulsionador da riqueza de toda essa região; que gostaria de ver a hidrovía implantada e que se precisava buscar a solução para empregos, qualquer alternativa para empregos, que dessem a Piracicaba e região a possibilidade de crescer, de melhorar de vida e ganhar dinheiro; que o bonde se consertava andando e a hora era agora, não amanhã; que a CESP estava na iminência de ser privatizada, devendo passar ao controle da iniciativa privada, e que o Vice-Governador paulista, Dr. Geraldo Alckmin, informou recentemente aos deputados José Machado e Emerson Kappaz que a gerência hidroviária do referido empreendimento ficaria sob o controle da Dersa, ao mesmo tempo que a Diretoria de Hidrovía da CESP seria transferida para a Secretaria de Estado de Transportes; que, com base nesses dados, cabiam pelo menos quatro questões preliminares sobre a viabilidade do empreendimento, a saber, quais as reais intenções do Governo Estadual em viabilizar o referido empreendimento, quais as medidas políticas, administrativas e orçamentárias que estavam sendo operadas, qual o investimento previsto para o empreendimento, que previa um custo inicial além de 80 milhões de dólares; que perguntava se o Estado assumiria ou não esses compromissos integralmente e se haveria participação da iniciativa privada; que, como se sabia que a hidrovía não era um meio de transporte auto-sustentável economicamente, que se esclarecesse quem a assumiria; que, uma vez privatizada a CESP, como ficaria a gestão do sistema hidroviário; que se esclarecesse qual a participação da sociedade civil no controle e na fiscalização desse processo e como se asseguraria o conceito do uso múltiplo das águas, abastecimento, transporte, turismo e geração de energia; que se esclarecesse também se não seria um equívoco, à medida que o projeto de navegabilidade do Rio Piracicaba requeria um plano de fomento para o desenvolvimento sócio-



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

econômico da região envolvida, delegar sua gestão a um órgão administrativo restrito, como a Secretaria de Estado de Transporte; que, se procedesse tal preocupação, quais as alternativas aventadas pelo Governo do Estado; que o transporte hidroviário era uma realidade que estava acontecendo em todo o País; que não havia dúvidas de que o transporte aquaviário seria o modal que integraria todo o Mercosul; que esta era uma realidade da qual não se poderia fugir, independentemente das questões ambientais, que eram importantes e deveriam ser consideradas; que o debate era importante, pois fazia com que as sociedades participassem e procurassem soluções para viabilizar esse modal; que não tinha dúvidas de que o Interior do Estado tinha de se preparar para esse desafio; que existiam estudos que mostravam que 75% do transporte eram feitos por rodovias, cerca de 23% somente por ferrovias e 2% realizado por hidrovias; que o frete marítimo sempre fora o mais barato dos modais e, atualmente, a privatização das rodovias faria com que este modal fosse o mais procurado, e ser este um desafio que se teria de enfrentar, do qual não adiantava fugir, pois era uma realidade; que o Interior do Estado tinha de se preparar, porque era por aí que escoariam todas as mercadorias, se quisesse ou não; que a FIESP já se manifestara sobre a viabilidade deste projeto e que era importante que as indústrias e os empresários assumissem o compromisso de investir neste segmento, não só para dizer que o projeto era viável e esperar o investimento do Município ou do Estado; que havia necessidade de a sociedade como um todo engajar-se no projeto e se tinha certeza de que esse projeto iria trazer grandes benefícios para a sociedade; que se deveria discutir a melhor maneira de implementar-se este projeto, sempre levando em consideração o meio ambiente como uma preocupação mundial; que o consórcio de bacias era uma associação dos usuários da água, congregando 40 municípios e 23 empresas; que, em 1996, um subgrupo no âmbito do Comitê analisou o Relatório Ambiental Preliminar-RAP deste empreendimento; que este grupo observou as influências dos impactos no contexto regional, emitiu um parecer, que, inclusive, foi apresentado na audiência ocorrida em Piracicaba em 1997; que este grupo também avaliou o EIARIMA e concluiu que os impactos relacionados à migração que ocorrerá, com certeza, não oferecerão nenhum impacto significativo; que a bandeira do consórcio era a recuperação hídrica dos rios; que este grupo nada teria a contestar do ponto de vista hídrico, e, sim, esperar que este empreendimento promovesse uma observância maior do tratamento de esgotos; que o Partido Verde defendia, em tese, o transporte hidroviário, pelas vantagens que ele apresentava: barateamento nos custos, impactos ambientais menores quando bem instalado, impulso à ampliação do turismo e diminuição dos riscos de acidentes; que existiam provas de que, quanto mais bem instalada, a hidrovia chegaria até a região, facilitando o desenvolvimento industrial e agrícola e o comércio, além do turismo; que a preocupação que se tinha dizia respeito ao EIA/RIMA, que levantava quase uma centena de impactos, desde o meio físico, biótico e sociais; que as medidas mitigadoras pareciam extremamente acanhadas; que se entendia que o ato de fazer uma barragem no rio era semelhante ao ato de fazer uma cirurgia numa pessoa, pois, igualmente, tinha de se adotar medidas antes e depois do ato cirúrgico, a implantação da rodovia; que uma das medidas a ser tomadas, após a cirurgia, dizia respeito ao tratamento de esgoto, pois, se não se tratar o esgoto, a barragem se tornará inócua, com proliferação de plantas flutuantes, e o rio não será navegável; que o problema de assoreamento tinha ocorrido em todas as barragens implantadas no Brasil e, infelizmente, pela não-adoção de medidas mitigadoras; que também se deveria praticar uma agricultura mais responsável, uma agricultura que possibilitasse a conservação de solos, porque, se ocorrer erosão, haverá perda do solo; que, quando se analisou o RAP, apontou-se para o problema de erosão, mas, infelizmente, o EIA RIMA não apresentou medidas que promovessem uma melhoria nesse campo; que deveriam ser adotadas



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

medidas sérias e concretas, como, por exemplo, em relação às áreas de várzea, que se tratava de um problema realmente grave, sendo necessário buscar-se uma forma de se encontrar um novo equilíbrio para a região; que Piracicaba começou a desenvolver-se, a crescer e, ultimamente, enfrentava sérios riscos de falta de abastecimento de água, e que, portanto, o importante era melhorar a qualidade de vida, o índice de emprego dos que já moravam na região, pois o crescimento nem sempre podia ser considerado progresso, mas um tumor maligno, um câncer numa pessoa que estava se desenvolvendo; que era necessário considerar a existência ou não de infra-estrutura no Município para abrigar as 1.100 pessoas de outras regiões que seriam contratadas para trabalhar diretamente na obra; que era necessário se esclarecer como o setor da indústria do óleo de soja se instalaria no Município, uma vez que ele estava vivendo uma crise; que não se deveria simplesmente posicionar-se favorável ou contrário à implantação dessa obra, mas verificar se os estudos apresentados eram ou não suficientes; que o RIMA estava ainda incompleto, pois não tratava com a profundidade necessária as questões ambientais; que se perguntava se o barramento de Barra Bonita feito há mais de 20 anos, há 200m de distância da sede da cidade de Piracicaba, cuja cota era bem inferior da Barragem de Santa Maria da Serra, poderia influir na redução da velocidade de escoamento de água, nas inundações que ocorriam com frequência cada vez maior nos últimos anos em Piracicaba; que perguntava por que não foi feita a simulação de hidrodinâmica, por que não estavam disponíveis os inúmeros dados sobre variação sazonal da vazão dos principais rios, as séries históricas de precipitação pluviométrica e os registros das cotas das grandes inundações, até a altura que chegaram; que também perguntava por que não eram citadas as medidas mitigadoras no RIMA para as enchentes de Piracicaba, nem tampouco o impacto sobre sua expansão urbana, já que esta cidade possuía um plano diretor que estruturava a forma de ocupação da cidade por bacia hidrográfica; que o Estudo só se referia a Artemis, ignorando a existência de Piracicaba; que, quando falava de área urbana, também referia-se a Artemis e, quando falava de impacto urbano, falava do impacto sobre 30 ou 40 lotes de Artemis que iriam submergir; que o planejamento municipal de Piracicaba desaconselhava a expansão oeste por razões essencialmente ambientais, e que não entendia por que razão o desenvolvimento urbano da cidade de Piracicaba não foi estudado a fundo pelo EIA, não tendo sido sequer citado o princípio do planejamento por sub-bacias; que perguntava se não constituía um erro metodológico do RIMA a exclusão da área urbana de Piracicaba, da área de influência diretamente atingida; que, apesar de o distrito de Artemis ser considerado por todas as autoridades como de fundamental importância para o projeto da hidrovía, este corria à revelia da sua população; que o primeiro erro em que os EIAs/RIMAs elaborados no Brasil incorriam era o de ser pagos pela firma que fazia a obra, pois isso levava eventualmente a certas distorções; que uma das preocupações em relação a essa obra era o fato de o EIA/RIMA subestimar o custo ambiental, superestimar o retorno econômico e omitir alguns problemas; que a abertura dessa hidrovía implicava na inundação de cerca de 1.700 hectares de várzea, o que constituía um custo ambiental altíssimo, considerando-se que essas várzeas eram as últimas várzeas remanescentes do Rio Piracicaba; que duas categorias básicas de vertebrados sofreriam diretamente o impacto da inundação dessas várzeas, as aves aquáticas, algumas delas raras, pois só ocorriam nessas áreas, e os peixes que se utilizavam dessas várzeas para reprodução; que, sendo assim, um número razoavelmente grande de espécies seriam seguramente extintos; que o impacto positivo em termos sócio-econômicos necessitava de análises mais rigorosas, não devendo ser visto pela sociedade como algo seguro e certo, como verdade absoluta; que um dos problemas existentes nessas áreas e que foi omitido ou abordado muito superficialmente dizia respeito à baixa profundidade do rio, que impediria o



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

funcionamento do porto durante todo o ano, como já acontecia em Conchas; que também não foi mencionada a distância entre pilares de pontes em toda a hidrovia já instalada; que outra preocupação dizia respeito ao gerenciamento dessa hidrovia pela CESP, que era uma firma produtora de energia, e não de gestão ambiental; que, por exemplo, o trabalho de resgate de animais silvestres que esta companhia fazia, como do cervo do pantanal e do jacaré-do-papo-amarelo em áreas como Porto Primavera, gerava boas imagens para a televisão, tinha uma mídia considerável, mas era absolutamente inócuo do ponto de vista de conservação das espécies resgatadas; que a história de Piracicaba estava marcada pela história das relações da cidade com o seu rio, o que a levava a ser lugar de encanto, lugar onde peixe parava, lugar de luta e indignação, lugar onde o peixe morria, lugar de uma bacia furada pelo Sistema Cantareira, lugar de orgulho pela existência de uma legislação ambiental própria para o Município, lugar dos que, por ganância, degradavam o seu tesouro, lugar dos que, por gratidão, tentavam salvá-lo; que haviam cortado o meandro do rio e afogado as fontes históricas e arqueológicas das suas origens; que era preciso que os representantes da cidade não se esquecessem do Rio Piracicaba, que era patrimônio do povo; que, novamente parafraseava o General de Gaulle, que disse um dia que este País não era sério, ao ler no folheto sobre a Hidrovia Tietê-Paraná que a barragem iria ser de baixa queda; que aconteceria com esta barragem aquilo que aconteceu tanto com a caixa de primeiros-socorros, que, após um mês da determinação do seu uso obrigatório, verificou-se que ela não servia mais, e a Fepasa, que, cem anos depois de ser construída e de causar danos ambientais, foi extinta; que perguntava, em função do anúncio feito de que o Estado iria gastar cerca de 8 bilhões de dólares, de onde viria o dinheiro, já que o Estado acabava de anunciar que iria adotar uma série de medidas de contenção; que o Consema deveria sugerir que o EIA fizesse uma análise mais rigorosa das alternativas locais, das propostas para o turismo, dos impactos sobre os ecossistemas e da possibilidade de as entidades ambientalistas terem direito a uma dotação orçamentária destinada às entidades ambientalistas para que elas pudessem acompanhar a elaboração deste Estudo, o que favoreceria sua transparência; que o Consema deveria determinar que o Estudo de Impacto Ambiental ficasse à disposição, para consulta da população, durante trinta dias úteis, no mínimo; que este EIA não contemplava os impactos cumulativos nem apresentava dados que comprovassem a efetiva viabilidade do rio. Passou-se à fase em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Fez uso da palavra, inicialmente, o Deputado Roberto Moraes, do PPS, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que a privatização da CESP era líquida e certa e que, no dia 14 de abril, às 14:00 horas, ocorreria na Assembléia Legislativa um amplo debate para discutir tal processo, e que, provavelmente, ele seria discutido também no Município de Piracicaba; que o PPS defendia a construção da hidrovia, que se tratava de uma obra muito demorada, que, de imediato, não oferecia nenhum grande ganho; que se entendia a aflição existente com o que poderia acontecer em relação ao meio ambiente, razão por que concordava com a idéia de que tudo tinha de ser extremamente fiscalizado. Manifestou-se, em seguida, o vereador João Amaurício Pauli, que teceu, grosso modo, as seguintes considerações: que a audiência pública tinha o caráter de colocar dúvidas na cabeça de cada pessoa e que ele, enquanto médico e Vereador pelo Partido Verde, era defensor do meio ambiente e do desenvolvimento sustentado; que, enquanto legislador, tinha sempre de estudar e avaliar as conseqüências para a sociedade, antes de elaborar um projeto de lei; que o projeto da hidrovia era, para os membros da Câmara de Vereadores, muito positivo; que esta era a primeira reunião abrangente, aberta para toda a comunidade e que contava com a participação dos vereadores para analisar se esse projeto valia a pena ou não; que a hidrovia constituía um importante passo para o desenvolvimento sustentado,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

embora o EIA RIMA trouxesse muitas dúvidas, dúvidas sérias, dúvidas que traziam aflição, principalmente com relação às seguintes condições: se este empreendimento terá efetivamente começo, meio e fim; se a CESP realmente terá condição de assumir esse investimento e de dar cumprimento a todas as medidas mitigadoras determinadas, que, por si mesmas, eram insuficientes; se as enchentes de Piracicaba piorarão ou não com a instalação do Terminal de Artemis; se o empreendimento irá ao encontro dos anseios da população; se a profundidade do Rio Artemis era suficiente, principalmente levando-se em conta o processo de assoreamento que se encontrava em andamento; se o Município de Piracicaba possuía a infra-estrutura necessária para acolher a mão-de-obra que para ele virá; e se haverá ou não adensamento às margens da represa; que a geração de empregos possuía uma relação muito forte no relacionamento capital e trabalho, questão esta cuja solução constituía uma preocupação muito grande. Manifestou-se, em seguida, o Vereador Egídio Mauro Filho, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que a CESP estava propondo a implantação de um novo terminal de carga em Artemis, mas em longa escala; que, com a rejeição do primeiro Relatório Ambiental Preliminar-RAP, em 93, elaborou-se o RAP-2, que envolveu entre 20 a 30 vistorias no Rio Piracicaba; e que ninguém pretendia que se exterminassem os 10 jacarés nem que se destruísse a perobeira centenária. Passou-se à manifestação dos representantes do Poder Executivo. O primeiro a se manifestar foi o Sr. João Chaddad, Vice-Prefeito do Município de Piracicaba, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que foram pronunciadas, ao longo da reunião que se desenvolvia, palavras essencialmente técnicas, palavras emocionadas, otimistas e pessimistas; que era otimista em relação à hidrovia de Piracicaba; que a região de Piracicaba era uma das regiões de maior potencial econômico financeiro da América Latina, porque possuía características especiais: belezas naturais que iriam ser modificadas, cruzamentos e duplicações de rodovias de leste a oeste e de norte a sul; que Piracicaba tinha condições, através de um planejamento, de suportar, sim, os obstáculos do Terminal de Artemis; que se estava pleiteando mais dois ramais ou dois trechos novos do anel viário, para impedir que veículos pesados passassem por Piracicaba; que o Município contava com os quatro principais meios de transporte, uma aerovia, funcionando com aviões de porte médio, a ferrovia e a rodovia e, agora, a hidrovia; que o Distrito de Artemis estava a 14 ou 15km de Piracicaba, ponto inicial do Mercosul e pertencia a uma das regiões mais importantes do Estado; que antes de executar-se o Plano de Artemis, foram consultadas cinco grandes empresas, inclusive uma Universidade; que, embora o Plano do Município de Piracicaba previsse um crescimento ordenado, precisava-se de um plano especial para o Distrito de Artemis, pois fatalmente ele será, não mais um distrito, mas uma nova cidade; que o Município tinha o desafio da qualidade de vida, ou seja, do meio ambiente, como também desafios sociais e físico-territoriais, pois o ser humano era o centro de todas as atenções, o ponto de referência, a escala de todo o plano diretor. Em seguida, fez uso da palavra Humberto de Campos, Prefeito de Piracicaba, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que não iria falar da parte técnica nem das questões relacionadas com o meio ambiente, porque, com certeza, qualquer técnico envolvido com esse empreendimento preocupava-se com a necessidade da preservação do meio ambiente em todas as suas facetas; que a Hidrovia Tietê-Paraná encontrava-se em pleno funcionamento e se tratava de uma obra gigante, uma obra que engrandecia o País; que se estava falando apenas de uma perninha, que era o empreendimento de Santa Maria, o qual integraria toda região a este grande complexo do Tietê-Paraná, e o que a discussão fazia entender era que se estava derrubando o mundo; que, na realidade, uma criança que nascesse, se sobre este nascimento se pensasse desta maneira, constituiria também uma ameaça ao meio ambiente, porque também poluiria e degradaria, e que era preciso dizer que



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

todos os questionamentos feitos a esta obra eram plenamente superáveis; que ninguém tinha a levandade de pretender executar uma obra desta natureza, sem pensar na preservação do meio ambiente e em todos os cuidados técnicos; que Piracicaba sempre primou pela preservação do meio ambiente; que, com a geração de empregos e a criação de novos pólos industriais, estavam nascendo, em Piracicaba, novas empresas interessadas em aqui se instalarem, e que, na realidade, ela será a porta do Mercosul, quando se implantar o empreendimento de Santa Maria, que viabilizará o pólo hidroviário; que Piracicaba interagia com uma população de praticamente 2 milhões de habitantes e que ela foi a origem do Consórcio das Bacias do Piracicaba e do Capivari, conforme citado anteriormente; que este projeto não tinha a finalidade de agredir o meio ambiente, mas, sim, preservá-lo dentro de um processo harmonioso; que acreditava na barragem, acreditava no empreendimento, acreditava no progresso de Piracicaba e na preservação do meio ambiente; que sua obrigação como cidadão e dirigente público era participar deste projeto, que era o grande empreendimento do Mercosul, pois caso não se construísse a barragem, caso não se tornasse navegável o rio, o Município de Piracicaba e a região seriam meros expectadores do Mercosul; e que acreditava no empreendimento, iria lutar por ele, sempre considerando a necessidade de preservar-se o meio ambiente. Em seguida, manifestou-se o Secretário de Estado dos Transportes, Michael Zeitling, que teceu, entre, outras as seguintes considerações: que viera participar da audiência pública com duas finalidades: ouvir e aprender, ouvir os vários lados, as várias observações e questões, e responder algumas das questões levantadas com a iminente privatização da CESP, pois acreditava que pudesse acrescentar alguma coisa ao debate, removendo algumas incertezas e, talvez, tranquilizando as pessoas que levantaram dúvidas acerca de alguns aspectos; que a hidrovia era um mecanismo de transporte, isto é, um dos modais de transporte, e que sempre se perguntara, anos a fio, por que a hidrovia se localizava no âmbito da CESP, e não na Secretaria de Transportes, e a razão parecia-lhe agora bastante evidente, pois era o fato de que a hidrovia só se viabilizava com a construção das barragens para a geração de energia elétrica, com a construção das eclusas, e era mais adequado, que esta responsabilidade ficasse num único organismo do Estado; que, no instante em que o programa de construção de grandes barragens do Estado de São Paulo para aproveitamento hidrelétrico chegava quase ao seu final, e que o Estado decidira pela sua privatização, pois não pretendia ser um Estado produtor, mas, sim, regulador, perguntava-se o que fazer com a hidrovia; que, desde o ano passado, antes da reeleição do Governador Mário Covas, por incumbência dele, ele, Secretário dos Transportes, mantivera entendimentos com o Secretário de Energia, no sentido de transferir a diretoria de hidrovia da CESP para a Secretaria de Transportes; que foi dado encaminhamento rápido, pois não havia dificuldades conceituais, o que levou a que se chegasse a decisões finais muito depressa, coincidindo com o momento eleitoral; que pareceu, a ambos Secretários, que as vésperas da eleição não era o momento mais adequado para fazer uma modificação deste porte, até porque geraria intranquilidade nas pessoas; que, com a reeleição do Governador, as conversas foram retomadas e a diretoria de hidrovia com o seu pessoal devia ser transferida da órbita da Secretaria de Energia para a Secretaria de Transportes; que, no âmbito da Secretaria de Transportes, havia uma empresa, a Dersa, que, à semelhança da CESP, era controlada pelo Estado e que, há tempos atrás, tinha a tarefa de operar rodovias e travessias marítimas; que o estatuto da Dersa estava sendo modificado e que algumas das mudanças dizia respeito a tornar esta empresa apta a assumir a responsabilidade pelo planejamento de transportes no Estado inteiro, dado que, atualmente, não havia nenhum organismo fazendo planejamento do transporte dos vários modais; que, respondendo à crítica feita de que, com a transferência, o setor de hidrovia iria para um



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

órgão de pensamento estreito e restrito, opinava que se esperasse os meses passarem; que, desde que se começou a considerar a hidrovia como parte das responsabilidades futuras da Secretaria dos Transportes, foram tomadas algumas providências que, embora pequenas, eram simbólicas, como, por exemplo, feita a licitação para execução do projeto de construção da vicinal de Conchas, para ligar o porto da Cenaga até Marechal Rondon; feita a recuperação da conexão Piracicaba-Anhembi, inaugurada em outubro do ano passado; estavam sendo construídas outras vicinais em Andradina e Araçatuba, porque se estava pensando na multimodalidade; se estava também executando o balizamento noturno nos aeroportos, nos 31 aeroportos que o DAESP, vinculado à Secretaria dos Transportes, estava operando; que, respondendo a uma questão formulada sobre quem iria fiscalizar a Secretaria de Transportes, informava que a preocupação desta Pasta era fiscalizar o que estava sendo transportado nas rodovias, pois, por meio de *blitz*, constatou-se que 20% dos caminhões que transportavam cargas perigosas possuíam vazamento; que, além de exercer uma fiscalização mais rígida sobre este tipo de transporte, a Secretaria também tinha de fiscalizar e exercer uma ação mais efetiva para que diminuísse o número de acidentes; que era necessário desenvolver este projeto da barragem para que ele tivesse a cara que todos queriam, aperfeiçoando-o gradativamente; que um dos motivos da concessão das rodovias foi tirar do Estado uma despesa muito grande, pois só este ano seriam construídas, pelos concessionários, mais de 1.000km. Em seguida, fez uso da palavra o Secretário do Estado de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, Antonio Carlos de Mendes Thame, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que, voltando ao início de 93 ou até mais precisamente, ao final de 92, logo depois das eleições para a Prefeitura, a opinião generalizada na cidade de Piracicaba era a de que se estava realmente no fim da linha; que, hoje, vendo os mapas apresentados e ouvindo as informações transmitidas, observava que algumas medidas foram tomadas; que uma delas foi a mudança do trajeto do gasoduto, considerado por todas as entidades ambientalistas uma das fontes mais limpas e saudáveis de energia; que outra medida foi o prolongamento da Bandeirantes, o que hoje já era uma realidade; que, depois, veio a ampliação do aeroporto e, agora, a hidrovia; que, se daqui a cem anos tudo der certo e a ferrovia estiver funcionando bem, certamente ela será uma conquista da cidade; que o projeto original era construir uma barragem num ponto mais alto, para que a navegação chegasse até o Rio Corumbataí, em Santa Terezinha, e chegasse a Piracicaba, passando por toda essa região; que a navegação até Piracicaba era o projeto número 1 e o segundo projeto era essa barragem de terra, essa “mixuruca” barragem de terra; que o Governo começou essa barragem absolutamente sozinho, porque naquela época não se contava com o apoio do PPS e do Deputado Federal do PT, que, através de artigos, defendia a hidrovia como algo positivo para a cidade; que os primeiros anos de luta foram de absoluto descrédito, com muitos momentos de desilusão, como quando se foi até Artemis inaugurar, com placa e tudo, o início da hidrovia, que não ocorreu, porque, na realidade, nem projeto básico existia (havia apenas uma enganação de vésperas de eleições); que, mesmo assim, não se desanimou, se perseverou, porque se acreditava na hidrovia, como ocorria em toda a parte do mundo, como um dos melhores meios de transporte, poluindo vinte vezes menos, retirando das estradas 300 mil viagens de caminhões, pois 10 milhões de toneladas passariam a ser transportadas pelas hidrovias; que, por isso, no mundo inteiro, principalmente na Europa, as hidrovias eram a grande bandeira dos “verdes”, a grande bandeira daqueles que defendiam que realmente se tinha de “deixar de ser quadrúpede”; que, no mundo inteiro evoluído, a hidrovia era considerada a melhor alternativa ao lado dos trens, era claro, mas a melhor, a que menos poluía, a que menos agredia a natureza, a que mais impactos positivos produzia, entre os quais a diminuição da demanda da população do Estado por duplicações;



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

que o centro das todas as ações políticas era o ser humano, pois a ação política tinha de se basear na pessoa humana, razão por que se duplicavam as estradas, para que um número menor de pessoas morresse ou ficasse mutiladas nas rodovias; que o Governo Covas teve a coragem de fazer com que a maioria das estradas criminosas do Estado comesse a ser duplicada, uma obra fantástica; que certamente todos aqueles que já passaram por algum acidente grave numa estrada sabia o que isso significava; que essa grande obra do Governador, obra de cunho profundamente social, também foi calcada numa perspectiva de desenvolvimento, porque gerava empregos, e empregos era a forma mais sustentada de se melhorar a condição de vida, porque criava renda, criava dignidade para a pessoa poder suprir, prover a si e a sua família; que, quando o Governador falou que a hidrovía tinha de estar completa, funcionar, disse isso no contexto em que tanto Juquiá como Porto Primavera não estavam funcionando, eram hidrovias virtuais; que, aonde houver uma hidrovía, se instalarão um comércio atacadista, empresas de transporte e as próprias indústrias, visando aproveitarem o meio de transporte mais barato; que, com certeza, com absoluta certeza, esse desenvolvimento era uma consequência natural, quase automática do desenvolvimento, mas, acima de tudo, a hidrovía significava melhores condições ecológicas, significava menos poluição, significava menos gente morrendo nas estradas e menos pressão para duplicação das estradas; que, com o início do Governo Covas, iniciava-se a segunda etapa da implantação do projeto da hidrovía com a aprovação ambiental; que, a partir de 95, com o Governador autorizando o projeto básico, colocando recursos no orçamento, começou-se a ter apoio de outros partidos, de outros parlamentares, pessoas que assumiram e defendiam na Assembléia Legislativa esse projeto; que, aos seus olhos, iniciava-se a fase mais importante, a da aprovação ambiental, e o Brasil possuía hoje uma das legislações ambientais mais modernas do mundo, pois era o único País, na humanidade inteira, que tinha na sua Constituição um capítulo inteiro dedicado ao meio ambiente, legislação esta que só poderia ser mudada por maioria qualificada; que a legislação brasileira caminhava no sentido de que nenhum projeto governamental, de qualquer nível, estadual, federal ou municipal, atropelasse a população, não só porque dava direito à informação, mas também porque exigia a aprovação ambiental num órgão que não era aquele que estava construindo a obra; que esse processo de aprovação ambiental não era feito de qualquer forma; que acabara de assistir há pouco a aprovação ambiental do projeto de ampliação da calha do Rio Tietê, fase 2, uma obra que, por provocar grande impacto ambiental ao aprofundar 2,5m do rio e alargá-la até onde davam as marginais, mudando toda a hidrodinâmica do rio, provocou grande polêmica e obrigou a que se abordassem todos os problemas envolvidos, entre os quais a disposição da terra e do lodo retirados do Rio Tietê na Lagoa de Carapicuíba; que, nesta ocasião, todos esses problemas foram analisados e o Consema exigiu, para aprovar a obra, que constasse da deliberação todas as medidas mitigadoras estabelecidas, as quais nasceram de reuniões como estas, que explicitaram as preocupações da população; que a população não queria apenas que simplesmente se fizesse uma obra, que todos sabiam que era boa e trazia riqueza; que este projeto será implantado no Estado de São Paulo, não por oferecer benesses ao Governo do Estado, mas, sim, porque melhorará a qualidade de vida; que o Estado de São Paulo possuía os melhores meios de transporte, a melhor tecnologia, as melhores universidades, a melhor mão-de-obra, o melhor potencial de consumo e nada mais, portanto, uma empresa pretendia para se instalar; que não se precisava entregar, vender o Estado a essas empresas, e se podia publicamente assumir, perante aqueles que possuíam preocupação ecológica, que eles poderiam contribuir para que essa obra saísse muito melhor; que, sem dúvida nenhuma, se tinha condições de incorporar nesse estudo de impacto ambiental todas essas preocupações e procurar, decentemente, com a lei exigia, dar respostas a todas



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

as questões, estabelecer todas as medidas mitigadoras e compensatórias, pois, caso contrário, este projeto não passaria no Consema; que, no passado, as barragens foram construídas para gerar energia, pois todos os ecologistas sabiam que a forma melhor de produzir energia era o processo hidroviário, e não a energia nuclear; que a maioria das terras que serão inundadas estavam, em sua maioria desapropriadas, e que, sendo o rio uma calha, a mudança era pequena, mas que, por menor que seja o cantinho afetado, esse prejuízo terá de ser dimensionado e monitorado. Iniciou-se a fase das réplicas, manifestando-se, em primeiro lugar, o representante do empreendedor, que ofereceu, entre outros, os seguintes esclarecimentos: que talvez fosse oportuno e adequado criar-se em Piracicaba uma comissão e uma sala com reuniões periodicamente marcadas, para que os técnicos ligados a este projeto ficassem à disposição da população para oferecerem, sistematicamente, as informações que forem solicitadas; que as cheias não aumentarão, pois se atualmente elas ocorriam de 8 em 8 anos na Rua do Porto, com uma altura d'água de 1m, elas continuarão ocorrendo, com ou sem essa barragem; que foram projetados vertedouros para as cheias; que, com barragem ou sem barragem, os prolemas relativos à mata ciliar serão os mesmos; que a batimetria mostrava que o terminal deveria ser construído em Artemis e em nenhum outro lugar; que à medida em que a hidrovía estiver sendo implantada se construirão as condições para instalação de um parque industrial, embora a atração industrial fosse também um problema de marketing; que elaborara um estudo que comprovava que o Estado de Mato Grosso do Sul consumia 600 mil toneladas de calcário, as quais poderão ser enviadas desta região, desde que possua um meio de transporte, pois este tipo de indústria já se encontrava instalado; que, com a construção da barragem, há potencialidade para o turismo; que o peixe existente possuía péssima qualidade, é o que se comprovaria se se fizesse um exame de suas vísceras; que, para as aves, várzeas e banhados novos surgirão e para estas, elas com certeza migrarão; que também os impactos sobre o jacaré e a lontra seriam mitigáveis; que o emprego que seria gerado criaria renda. Em seguida, o representante da empresa consultora que elaborou o EIA, Eng^o Décio Freire, ofereceu as seguintes informações: que o Estudo de Impacto Ambiental era, sem dúvida, um estudo prévio de impacto ambiental, razão por que discutia um empreendimento que não foi ainda viabilizado; que, em relação à várzea do Tanquan, no que dizia respeito à supressão da vegetação, não foi dada a devida ênfase por falha sua, pois o Estudo, com seus 11 volumes, possuía todos os dados e informações; que a geração de mão-de-obra, em função dos empregos que surgirão no Município de Santa Maria da Serra, não assumia a dimensão que foi colocada, pois não se tratava de uma barragem tradicionalmente feita pela CESP, mas, sim, de uma barragem em que ia se usar terra, ou seja, ia escavar-se, jogar fora essa terra no rio, sem necessidade de mão-de-obra especializada, o que possibilitava que a ela pudesse ser recrutada na própria região; que a alteração de uso do solo em parte era tratada no capítulo do Estudo que dizia respeito às obras associadas, ao distrito industrial, ao pólo e ao terminal modal; que aquilo que se estava licenciando era a barragem, e que, quando os demais empreendimentos forem licenciados pela Secretaria do Meio Ambiente, com certeza os estudos a seu respeito deverão ser mais detalhados. Fez uso, em seguida, da palavra o representante do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, Carlos Alberto Hailer Bocuhy, que teceu, entre outras, as seguintes considerações: que solicitava de público à Secretaria de Transportes que apresentasse um projeto alternativo de transporte entre Piracicaba e Santa Maria da Serra, sem a construção dessa usina, para que fosse oferecido à sociedade um parâmetro, a partir do qual se pudesse ter um termo comparativo no que se referia aos benefícios, não só ambientais como também econômico e social; que temia que o trecho entre Santa Maria da Serra e Piracicaba, a parte branca do elefante, era desnecessário, mas que, para



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

afirmar isso de forma convincente, precisava ter uma comprovação; que lhe parecia que a barragem estava sendo utilizada como remédio para todos os males, mascarando-se as dificuldades de toda a região, ou seja, ela estava sendo usada como saída para todos os males econômicos, e, obviamente, não existia um remédio para todos os males; que pedia que não se sacrificasse essa várzea, que não se sacrificasse essa biodiversidade, principalmente porque eram poucos os rios do Estado de São Paulo que ainda corriam livremente; que, se esta várzea for preservada, o Secretário de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras será, com certeza, lembrado como aquele Secretário que preservou a várzea do Rio Piracicaba; que este era um anseio não só dos ambientalistas, cuja luta tinha o objetivo de defender o interesse público, mas de toda a sociedade. Em seguida, o Secretário Executivo do Consema, ao constatar terem sido cumpridas todas as etapas da audiência pública, agradeceu a todos e declarou encerrados os trabalhos. Eu, Germano Seara Filho, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS